

CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1750 de 2013

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

MOTOCICLISTAS DEL URUGUAY

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 7 de agosto de 2013

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Amin Niffouri.

Miembros: Señores Representantes Daniel Caggiani, Guillermo Facello y Jorge Pozzi.

Invitados: Señora Silvia García (Charabones MG); Alejandro Loza (Piratas MG); Miguel Acosta (Bisontes MC) y Leonel Domínguez (Viciosos MG).

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Niffouri Blanco).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene mucho gusto en recibir a una delegación de motociclistas uruguayos de los Grupos Piratas y Bisontes, integrada por la señora Silvia García y por los señores Alejandro Loza, Miguel Acosta y Leonel Domínguez.

Vienen a plantear la problemática que les genera la reglamentación de la Ley Nº 19.061, relativa al tránsito.

SEÑOR LOZA.- Pertenezco al Grupo Piratas.

Queremos plantear nuestra disconformidad total con la implementación de esta ley, que creemos totalmente discriminatoria y arbitraria. Tenemos un conjunto de argumentaciones y de textos que demuestran que las medidas no sirven para evitar la siniestralidad. Venimos a plantear nuestra versión.

Teníamos pactada una reunión con las autoridades de la Unasev, que no se dio. El señor Barrios nos dijo que la ley estaba en proceso y que presentáramos una propuesta para colaborar en su reglamentación. Tenemos hecha la propuesta, pero no la pudimos presentar. Se nos negó la reunión a raíz de la marcha. Nos dijeron que suavizáramos las medidas, pero respondimos que hasta no tener algo por escrito, íbamos a seguir en la misma postura. porque queremos resultados.

Somos conscientes de que el chaleco no es funcional. En la Unión Europea, donde se trataron estas medidas, revocaron el uso obligatorio del chaleco. Barrios dice que en otros países se usa, lo cual no es del todo cierto. Las experiencias generales sobre esta medida han fracasado. La experimentación de diez años se ha revocado por escrito, diciendo que se deja de implementar la norma por no tener un resultado real. Hasta ahora, eso no es reconocido; no hay nadie que lo diga.

Nunca vimos las estadísticas de las que habla la Unasev. Creemos que no tienen un fundamento aceptable. Cuando la Policía Técnica recaba los datos de los accidentes, solo establece lo que expresan los testigos, y si hay seguro, pero no quedan asentados los detalles del por qué del accidente. En las estadísticas se establece: accidente, moto, auto, pero no se expresa si la culpa fue o no del motociclista. En las estadísticas figuran los accidentes en su conjunto, que no están discriminados por las causas ni por los causantes de los accidentes, y eso no puede ser.

Sabemos que hay discordancias entre la Unasev y algunos Intendentes, quienes plantearon que las estadísticas no son tan así como dicen. Nosotros creemos lo mismo.

En la página web "No al chaleco" -aquí estamos representando al conjunto de los motociclistas adheridos a ella, que son la gran mayoría- decimos que, a quien no ve a una moto circulando por la vía pública, se le debe retirar la libreta de conducir. La excusa "no lo ví" solo indica falta de atención y falta de experiencia, y no puede ser contemplada en estadísticas involucrando motos.

Estamos convencidos de que esto está mal implementado, como traído de los pelos.

Decimos sí a la educación vial y a las campañas masivas de difusión y de prevención, inexistentes, por cierto. Cualquier otro tipo de noticia abarca, en la televisión o en los informativos, de 48 a 72 horas. No tenemos campañas de tránsito que tengan una duración que permita generar impacto en la población.

También pensamos que los ciudadanos que quieran usar el chaleco están en todo su derecho. La única razón para implementar esta arbitrariedad es la recaudación. Si está probado que no funciona, no puede haber otra razón.

Por otro lado, tenemos otro problema: la delincuencia que estamos sufriendo. El chaleco brinda un amparo a los delincuentes, porque si hay miles de motociclistas circulando con el chaleco, la policía no podrá identificar rápidamente a los delincuentes, y para la situación que estamos viviendo, eso es fundamental. Imaginen cuántos motociclistas habrá de pantalón azul, casco rojo y chaleco circulando por la calle. Es un punto bastante importante.

Planteamos también el derecho a la igualdad, y tenemos por aquí un artículo de la Constitución que habla sobre discriminación. También tenemos una cita de la Convención Americana sobre Derechos Humanos del Pacto de San José de Costa Rica que se refiere al tema de la discriminación. Consideramos que la obligatoriedad del uso del chaleco es discriminatorio. No estaremos en igualdad de condiciones con el resto de los conductores. Muchos de nosotros también manejamos autos, pero al momento de subir a la moto, nos vamos a sentir marcados y limitados en nuestro derecho a la libre vestimenta. La ley dice que el uso del chaleco es permanente durante el uso del vehículo, ya sea moto o cuatriciclo. Nosotros no lo aceptamos de ninguna manera.

Como hay tanta gente que no ve a los motociclistas, habría que implementar las licencias diurnas y nocturnas en la parte de observaciones de las libretas de conducir. Si la persona no los ve durante el día, no está habilitado para conducir en ningún momento, pero si tiene problemas de visión en la noche, debería manejar solo de día.

Se habla también del gasto del Estado. El Estado no ahorrará de manera importante con esta medida, ya que hay personas circulando con chaleco -las tenemos registradas en fotografías y filmaciones- y sin casco. También circulan con chaleco y con una mochila encima; sin embargo, no vamos a prohibir las mochilas. Asimismo, andan de chaleco y con un bolso de costado que tapa los reflectivos. Las tiras de las mochilas tapan los reflectivos de frente y la mochila completa tapa los reflectivos traseros del chaleco. También circulan de chaleco y sin luces o de a cuatro. Entonces, ese no es un argumento válido.

Los accidentes se siguen registrando. Ya registramos el accidente de un policía de tránsito circulando por Camino Carrasco con bandas reflectivas, a pleno día y con visibilidad del cien por ciento; sin embargo, el automovilista alega que no lo vio.

Se registró otro accidente de un funcionario de la Intendencia en la calle Garibaldi; el automovilista lo embistió aunque tenía el chaleco reflectivo, iba en una moto blanca y con las luces encendidas, al igual que el policía. Con esas pruebas y los demás accidentes, basta para darse cuenta que el chaleco no tiene la importancia de que se habla.

Esta no es una medida seria. La implementación de la solución real es costosa, pero creemos que para bajar la siniestralidad se tiene que encarar el tema de manera más seria, con gente con acreditaciones para tomar este tipo de decisiones y que no se realice un ensayo directo sobre la población. Se deben realizar los estudios pertinentes. El país debe definir controles y generar estadísticas en base a la siniestralidad actual analizando la gente involucrada, sacando porcentajes y estudiando las causas verdaderas y cómo se deben hacer las cosas.

SEÑOR ACOSTA.- Quiero aclarar varias cosas.

Estamos en contra del chaleco, pero no por moda, como dijo el Presidente; la parte estética está en el último lugar. No queremos usar el chaleco reflectivo por seguridad

propia. La reflectividad quita la percepción de la profundidad. Además, si van varias motos en una ruta, se confunden con la cartelería. Siempre la pintura reflectiva se utilizó para las señales estáticas y la luz para lo que está en movimiento. La pintura reflectiva se usa para la gente que está trabajando, la Policía Caminera o alguien que está parado al costado de la ruta. Se trata de que quien no tiene nada luminoso, sea visto.

Por otra parte, en el caso de accidentes con autos, como no hay luces en los costados, la parte reflectiva no va a servir de nada, porque solo funciona cuando reciben luz. Muy pocas veces se embiste a un motociclista cuando está adelante. Siempre es porque el motociclista pasa por un lugar indebido, no mira por los espejos o queda en un punto ciego y dobla sin mirar o sin poner señalero.

Lo que buscamos es que se nos respete como conductores de un vehículo que cumple con todas las normas de tránsito, ya que tenemos los vehículos en regla, pagamos la patente y el seguro; son motocicletas que tienen luces igual que un auto. Alguien que no puede ver la luz roja de una moto, tampoco puede ver la de un semáforo o un cartel de pare. El tema es que la gente no está acostumbrada a mirar; no paran en los carteles de "Pare" ni disminuyen la velocidad en los "Ceda el paso". Eso es fundamental.

También hay que tener en cuenta el tema de la seguridad y los robos. La parte reflectiva genera un destello en las cámaras nocturnas que hace imposible definir quién la llevaba. Los delincuentes ya lo saben y ya están robando con el chaleco reflectivo porque las cámaras de seguridad no los registran. Es tan grande el destello que se borra la imagen del rostro; se ve solo una luz blanca. Hay videos de una muchacha a quien robaron y golpearon en el piso y el culpable no se ve; solo las franjas reflectivas.

Nosotros tenemos una libreta que nos habilita a conducir, lo que significa que estamos capacitados para circular y no tenemos por qué utilizar un informe que se nos quiere imponer. Si fuera por eso, todos los autos tendrían que estar pintados de blanco o de verde fosforescente.

Debido a nuestro descontento, la Unasev nos invitó a una reunión donde nos presentaron lo que ya estaba escrito; disfrazaron un poco la disposición para que quedáramos contentos y nos dijeron que la parte reflectiva de las camperas que tenemos o que se venden en plaza cumplen con la norma, pero eso no es verdad ya que les falta la parte fluorescente. Lamentablemente, el señor Vargas se olvidó de mencionarlo en la reunión. Ahí está el problema: hay gente que ha gastado US$ 300 o US$ 400 en una campera y les dicen que les va a servir para ponerlos a favor, cuando no es verdad. Nosotros dimos nuestro punto de vista pero nunca fue tomado en consideración.

A los motociclistas, quienes andamos en moto todos los días, nunca se nos preguntó nada. Y cuando presentamos nuestra propuesta se nos trató como a niños chicos. Al otro día salieron a la prensa a decir que estábamos en contra del chaleco reflectivo por un tema estético. A mí entender, esa es una falta de respeto absoluto, porque nos están tratando como si fuéramos un montón de ignorantes. Para nosotros no es un tema estético sino que se trata de defendernos. Al primero que defiendo es a mí mismo: yo no quiero salir a la calle y ser atropellado. Si yo encuentro algo mejor para circular, obviamente, lo voy a usar. Yo uso casco desde mucho antes que fuera obligatorio; no precisé que se fijara una multa para andar de casco. Eso lo queremos dejar claro.

Nos gustaría que se nos tome en serio y que la gente que no tiene la capacidad para ver una moto no tenga libreta, porque es un peligro. El que no ve a alguien que

viene con una luz adelante y otra atrás, mucho menos va a ver a un peatón, que no tiene iluminación ninguna. Esos son misiles al volante.

SEÑORA GARCÍA.- Yo soy enfermera y trabajé muchos años en traumatología, y Gerardo Barrios es médico.

Pienso que el Estado no va a poder cambiar nada con respecto a los siniestros de tránsito poniendo un chaleco flúo. No ponemos en duda que el chaleco aumenta la visibilidad, pero no reduce la demanda de camas y las pérdidas de jornales, ni salva a nadie de las fracturas, de los politraumatismos y de la muerte. El estado va a seguir gastando el mismo dinero con chaleco o sin él.

Hay mucha gente que está usando el chaleco porque piensa que la ley ya está vigente y que los van a multar. Piensan que con el chaleco tienen seguridad y no manejan de manera defensiva; creen que los automovilistas los ven y que no se tienen que cuidar. Sin embargo, se ha demostrado que con chaleco la gente también sufre siniestros. De manera que los hospitales van a tener la misma cantidad de pacientes y el Estado va a seguir gastando lo mismo, con chaleco o sin chaleco. A nivel del dinero, no hay ninguna mejora para el Estado.

Con respecto a los chalecos, están diseñados para la gente que trabaja, para la estática, no para los que están en dinámica. Cuando estamos movilizándonos, estamos haciendo dinámica. Ahora son tres o cuatro en una calle, pero cuando todos los motociclistas tengamos que usar el chaleco y todos tengamos el verde flúo, la visión va a ser diferente. A nivel de salud, Gerardo Barrios no tomó nada de esto en cuenta.

Como empleada pública, estoy pagando -como todos ustedes- todos los impuestos. Yo no quiero que el Estado siga gastando; no quiero que el Banco de Seguros esté lleno de motociclistas; no quiero que el Estado tenga las camas en Salud Pública como las tiene hoy en día. No quiero que tengamos compañeros con fracturas, con pérdida de miembros. La estadística dice que los motociclistas heridos tienen entre dieciocho y treinta y cinco años. Yo no quiero que se siga hiriendo gente, pero la población no está bien informada con respecto al chaleco y me parece que es una gran mentira a nivel de salud. Repito que eso Gerardo Barrios no lo tomó en cuenta a pesar de ser médico intensivista.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- No quiero que nos entiendan mal ni que crean que nosotros estamos en contra de los autos porque no es así. Estamos en contra de cómo se maneja en la calle. Por ejemplo, Alejandro Loza decía que el automovilista no ve al motociclista, y es cierto, porque es lo que se dice. Si es lo que se dice, debe ser así, pero alguna razón debe haber y no se estudia. El motociclista no cae del cielo; alguna causa hay para que no se vea. Puede ser un cartel en una esquina, una volqueta, otro conductor que se atraviesa, estar hablando por celular, la distracción con la mujer o la hija que va sentada atrás. Hay una causa para todo: la imprudencia, la falta de conocimiento. Lamentablemente, hoy en día, se da la libreta muy fácilmente y cualquier muchacho joven tiene la facilidad de manejar un vehículo de mucho peso y mucha carga. Falta educación, porque la educación vial no solamente se aprende con un librito y cuatro preguntas; la experiencia se va adquiriendo con el tiempo

El "no lo vi" refiere a otro montón de cosas más allá de la estadística que usa la Unasev para ponernos el chaleco. No es del todo cierto, porque por algo no nos ven.

Por otro lado, como ya se dijo, el chaleco no funciona. Ustedes se preguntarán por qué decimos eso. No funciona y está comprobado. El chaleco se debería dividir en dos partes y no está hecho así. Debería tener una parte fluorescente, para el día, para que nos vean de lejos, y una parte reflectiva, para la noche. Como dije, la parte fluorescente

es para que nos vean de lejos, no de cerca, y lamentablemente, los accidentes no son de lejos. Por lo general, son en las esquinas y de cerca. Quiere decir que si el color fluorescente no activa la reacción cerebral en caso de un siniestro de tránsito, descartamos que sirva para el día. Entonces, nos quedaría la parte reflectiva, que es para la noche. Esta sí sirve, porque se ve. Capaz que están mal las proporciones de cómo están dispuestas ambas partes en el chaleco, pero se ve. En esa cantidad, de repente está mal; debería ser algo mucho más chico, otras cosas puestas en algo más pequeño.

De todas maneras, en la noche contamos con la iluminación suficiente en el vehículo. ¿Qué quiere decir esto? Que hay alguien que está equivocado. Nosotros creemos que si ingenieros, durante muchísimos años, crearon e hicieron las motocicletas y cumplieron con las normas para que estas funcionaran en todo el mundo, con luz delantera, luz trasera y señalero, y están aprobadas, no debería agregárseles más nada. Eso también significa que acá alguien está equivocado: los ingenieros que estudiaron durante muchos años el tema y han hecho una moto aprobada en todo el mundo o el señor Barrios, con su chaleco y su propuesta.

Queda claro que esto no nos va a solucionar ningún problema. Nosotros no queremos usar el chaleco, y no es por la estética o por cómo nos quede; simplemente es porque no funciona. La solución iría por otro lado, por educar a la gente, como ya se dijo. Se necesita educación vial, una educación desde la escuela y en el liceo como materia, y un control más exhaustivo, que sea viable. Nosotros andamos en los barrios y no hay controles. ¿Qué pasa? ¿La Policía Caminera tiene miedo? ¿Los inspectores de tránsito tienen miedo? No hay control en los barrios y, por lo general, allí se producen los accidentes más grandes. Ahí es donde la juventud y todos los muchachos que recién agarran un vehículo salen sin casco, sin luces, sin frenos. Se revientan y es lógico, porque aparte de faltar una educación no cuentan con lo que la moto debe tener ni con los implementos necesarios.

SEÑOR ACOSTA.- Con respecto a lo que dicen en cuanto a que en otros países se implementó esta ley, en ninguna parte donde se utiliza el chaleco reflectivo existe la norma de utilizar las luces encendidas durante el día. Esta es otra de las cosas que no se toma en cuenta. En los países en que ha funcionado es porque hay nieve y es obligatorio por un tema de seguridad personal. Incluso, tampoco es ley; lo usa el que realmente siente que hay riesgo. Cuando hay nieve, obviamente, corre riesgo.

Reitero que en ninguno de los países en que se ha implementado esta ley es obligatorio el uso de las luces durante el día; o sea que ya cumplimos con una ley a nivel nacional.

Otra cosa que dicen el doctor Barrios y la demás gente de la Unasev es que los motociclistas ya implementaron estas medidas. Yo les diría que recorrieran el país, que no vieran solo lo que pasa en la zona céntrica de Montevideo, donde está implementado, porque los inspectores están controlando y advirtiendo que si te paran otra vez, ya no tendrán consideración.

Hay mucha gente que lo usa y me parece perfecto que cada uno se sienta seguro, siempre y cuando respete las normas de tránsito como la de prender señaleros antes de doblar. Espero que no lo usen solo para que los inspectores no los paren porque no tienen luz atrás, señaleros, libreta ni documentación de la moto. Insisto en que no lo usen solo para que no los paren, sino por seguridad

Este es uno de los puntos que me parece importante que se tenga en cuenta.

Realmente sentimos que se están violando nuestros derechos. Nosotros también merecemos un poco de respeto y que alguien nos escuche y nos tenga en cuenta. Somos

gente que anda todo el día en esto; somos profesionales, tenemos libreta profesional para circular. Nosotros no podemos consumir nada de alcohol para circular. Si nos agarran, y bebimos alcohol, nos quitan la libreta de forma permanente.

Somos profesionales de la conducción, que se nos respete como tales. Si van a aprobar una ley como esta, por lo menos, que haya diálogo, que se nos tome en cuenta. Eso nos parece lo más justo para todos.

Nosotros sabemos que hay motociclistas que no cumplen las normas de tránsito. Entonces, que se apliquen esas normas de tránsito que ya existen, que se salga a la calle y que multen al que anda sin luz; si alguien no tiene libreta, que no conduzca. Pero no pueden implementar nuevas leyes porque no están capacitados para controlar las vigentes; eso es injusto para quienes sí cumplimos las normas de tránsito y las leyes.

SEÑORA GARCÍA.- En Colombia se instrumentó la ley del chaleco para el día y la noche, pero ahora ya la pusieron en práctica solo para la noche, porque se dieron cuenta de que durante el día no era necesario.

En San Juan, Argentina, también se estableció la ley del chaleco para todo el día, pero ahora se instrumentó por horarios, teniendo en cuenta si es invierno o verano.

En Francia se había instrumentado el uso del chaleco, pero como la Unión Europea avalaba las camperas, ese país quedó excluido. La Unión Europea dijo no al chaleco.

SEÑOR POZZI.- Saludo a la delegación que nos visita hoy.

El doctor Barrios es el interlocutor con el que ustedes dialogan o intentan dialogar, pero la ley no fue aprobada por él; ni siquiera es la ley que mandó el doctor Barrios. La ley fue aprobada por este Parlamento luego de una larguísima discusión que, si no me equivoco, consiguió unanimidad en las dos Cámaras. Reitero que es una ley del Parlamento y no es la que mandó el doctor Barrios, porque tuvo modificaciones de todo tipo, en todos los aspectos de la norma. Además, se recibieron delegaciones de todos los que tenían que ver con el tránsito en Montevideo y en Uruguay; el proyecto fue muy discutido. Tal vez lo que nos faltó fue conocer la existencia de grupos como los que ustedes representan para que nos explicaran este tipo de cosas antes de aprobar la ley. Nosotros no tuvimos vuestra voz en aquel momento porque no sabíamos que existían, y tal vez porque ustedes tampoco se enteraron que estábamos discutiendo esa normativa.

Creo que todos los aportes que hacen son cosas en las que tenemos que pensar. Tanto ustedes, que son profesionales del tránsito, como otros, que sin serlo, también circulamos en Montevideo y en el resto de la República, sabemos las dificultades que existen. Durante algún tiempo acá hubo resistencia al uso del casco; aún hoy sigue existiendo, y en los lugares en los que no se obliga a su utilización es donde muere más gente por accidentes en moto. Esto es estadística pura y dura.

Hasta hace poco seguía vigente el mito de que, habiendo consumido alcohol, se manejaba mejor. Ese era un mito uruguayo; existía. Todos lo oímos; yo lo escucho desde que era chico. Soy mayor que muchos de ustedes y desde que era niño he escuchado decir: "Yo me tomo dos o tres y manejo mucho mejor".

Lamentablemente, hubo que iniciar campañas y reprimir para tratar de generar conciencia de que cuando uno toma, no debe manejar. Esto ha producido algunos cambios en la conducta social, porque cuando la gente sale y piensa en tomar, alguno opta por no consumir alcohol o directamente contratan una camioneta que los lleve y los vaya a buscar. Esas cosas no solo suceden en la Noche de la Nostalgia; ocurren también en fiestas, cumpleaños y otras reuniones.

Este tipo de medidas se han ido implementando a raíz de las consecuencias de los accidentes de tránsito en el país.

Escuché atentamente lo que ustedes dijeron. Todavía no logro estar de acuerdo con respecto a si esto sirve, o no; quizás tiene razón la compañera y en un tiempo nos damos cuenta de que esto no camina. Tampoco logro entender si lo que plantean es que no quieren utilizar estos implementos porque tienen otra alternativa para resultar visibles. Probablemente para ustedes, que andan todo el día arriba de una moto, sea común decir: "Si no nos ven es porque el que está manejando el auto no debería tener libreta". Pero lo cierto es que tiene libreta, que los accidentes ocurren, y que mucha gente dice: "No lo vi". Y no solo no se ve a los que andan en moto; tampoco se ve a los que circulan en bicicleta. Por suerte, hoy son menos los que andan en bicicleta, porque hay facilidades para comprar motos, pero también es cierto que muchos ciudadanos adquieren una moto porque piensan que saben andar en ella, y muchas veces ni siquiera sacan la libreta, ni siquiera hacen los exámenes.

Resulta muy difícil controlar a las miles de motos que andan en la vuelta. Además, cuando una moto es decomisada por una infracción, ni siquiera la van a buscar; se compran otra porque es más fácil. Entonces, estamos ante un problema realmente complejo. Lo que intentamos con estas normas que aprobamos es dar algunas pistas de por dónde empezar a solucionar estos problemas, porque hay mucha gente que se lastima y otros -lamentablemente, son los que menos problemas generan- terminan muriendo. El que muere, muere, pero el que queda destrozado transitoriamente o de por vida, genera un problema complejo y grave.

Por lo tanto, me gustaría saber si hay alguna alternativa a la que se planteó. La ley todavía no está reglamentada. Hace veinte días, aproximadamente, tuvimos una reunión con la gente de la Unasev y hablamos de la reglamentación de la ley.

En su momento, con respecto a las bicicletas contemplamos las diferencias entre quienes realizan una actividad deportiva y aquellos que la usan para circular; no todos los ciclistas son iguales. Incluso, recuerdo que se planteó si quien desarrollaba su actividad deportiva en bicicleta también tenía que disponer de timbre y otros elementos que se le exigen a la bicicleta común. Eso debía ser tenido en cuenta, porque el que está entrenando no va a tener timbre en la bicicleta.

Ustedes integran grupos que, aunque sabemos que existen, no habíamos contactado hasta ahora. Entendemos que tienen una realidad propia, pero desconocemos cómo funciona. Ustedes se dicen profesionales de la moto. Entonces, les pediríamos que nos comentaran si conocen alguna alternativa que podamos incluir en la reglamentación o en alguna modificación y que nos permita cumplir con lo que entendimos que era el camino a seguir. Pero quizás en un tiempo cambiamos de idea y decimos: "Este no puede ser el camino; vamos a eliminar esto, porque no tiene sentido". Pero, por ahora, este es el camino.

Insisto: nos gustaría saber si tienen alguna alternativa. Hace un rato, el señor Acosta habló de las camperas. Nosotros desconocemos lo relativo a las camperas; no sabemos qué tienen, cómo son.

(Diálogos)

——Eso es lo que queremos saber. Si hay que agregar esa posibilidad, la estudiaremos, a fin de saber si ese elemento de seguridad sirve para el objetivo que persigue la ley. La idea acá es buscar alternativas y no tironear para diferentes lados, porque lo que está en juego es demasiado importante. Por eso nos gustaría saber si tienen algún tipo de alternativa a fin de analizarla y estudiar si es posible incluirla en la

reglamentación, o si debemos hacer alguna modificación en la ley. Esta es una idea constructiva para llegar a una solución que contemple los intereses de ustedes, los del resto de quienes andan en moto y los de nosotros, que no queremos que haya más accidentes, aunque van a seguir ocurriendo aunque se pongan un equipo de luces, en muchos casos porque no ven al motociclista, porque estos se dan contra un camión -como ha pasado-, o porque un auto cruza el semáforo en rojo y se lleva puesto un motociclista. Eso es parte de la educación, de una ciudad que queda chica y de un parque automotor cada vez más potente. Todos sabemos que hay múltiples factores que inciden; algunos se pueden encauzar más fácilmente y otros son más complicados Mi intervención apuntaba a tratar de encontrar algún elemento que nos permita conversar y contemplar todos los intereses.

SEÑOR CAGGIANI.- Saludo a la delegación que nos visita.

Comparto lo expresado por el señor Diputado Pozzi. Quiero agregar que el tránsito pasó a ser una política de Estado aproximadamente desde que se creó la Unasev, a pesar de que antes existía un Consejo o una Comisión. La Unidad de Seguridad Vial está integrada por todos los partidos políticos que tienen representación parlamentaria. En este caso, la integra el Frente Amplio y el Partido Nacional y las leyes que nos han enviado han sido elaboradas en conjunto, por lo que desde ese punto de vista creo que existe una verdadera política de Estado. Como decía el señor Diputado Pozzi, esta ley -al igual que la Ley Nº 18.191- fue aprobada por todos los partidos.

En Uruguay, diecisiete de cada cien mil habitantes mueren por accidentes de tránsito, y el 43% son motociclistas. Por supuesto que esto no es responsabilidad de los motociclistas, pero son los principales involucrados en las muertes y siniestros de tránsito, y hay que buscar soluciones. Como íbamos no podíamos seguir porque no se estaban haciendo bien las cosas. Se está intentando, por lo menos, incluir instrumentos y evaluar si están bien.

Yo soy de los que piensan que entre la libertad y la vida siempre se debe elegir la vida. Entonces, a veces hay que restringir ciertas libertades; la normativa uruguaya es así. Esta es una vía que se presenta, pero recuerdo que hubo determinadas manifestaciones con respecto al uso del casco e, inclusive, a la trascendencia del uso de seguridad, lo que hoy ha cambiado, por lo que la gente usa el cinturón de seguridad y está comprobado fehacientemente que reduce la posibilidad de muerte en los accidentes de tránsito.

De todas maneras -en la misma línea de lo que planteaba el señor Diputado Pozzi-, las políticas se construyen entre todos y me parece que sería interesante utilizar nuestro poder de articulación -la ley fue votada, aunque tal vez se pueda modificar- a fin de que ustedes puedan hacer una propuesta y se cree un ámbito de trabajo con la Unasev. Desde el año 2007 a la fecha la Unasev ha tratado de trabajar con todos los involucrados y cuando se va a un ámbito en el que se intenta construir una salida hay que tener claro que no siempre todos ganan, y que en ciertos caso hay que ceder un poco. Me parece que esa debería ser la línea de trabajo tanto de la Unasev como de ustedes, como representantes de los motociclistas que andan en las rutas nacionales.

Por lo tanto, reitero que si tienen una propuesta concreta la podemos estudiar. Yo estuve mirando la propuesta de reglamentación, que es bastante amplia, se refiere a algunas cuestiones de retrorreflectividad y demás -en las que me pierdo-, pero sería interesante que si ustedes tienen una alternativa nosotros hablemos con la Unasev para que se construya un ámbito de diálogo, en lo que siempre ha sido conteste. Por supuesto que después será la Unasev la que estudie la reglamentación y el Poder Ejecutivo

también tendrá su potestad, pero me parece importante que esos ámbitos se sigan construyendo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Simplemente quiero agregar que tuvimos una reunión previa con algunos de ustedes y coordinamos esta comparencia en la Comisión, donde estamos representados todos los partidos políticos, ya que creo que hace bien democratizar las distintas ideas e inquietudes. Como manifestamos en esa reunión, queremos destacar que esta Comisión participó activamente en la elaboración de ese proyecto y se modificaron muchos elementos que entendíamos que no eran correctos. No tuvimos contacto con el grupo que ustedes representan ni con motociclistas profesionales para saber su punto de vista e intercambiar ideas o experiencias que ustedes conocen de distintas partes del mundo en las que esto no ha funcionado.

No sé si tienen alguna propuesta que manejen como alternativa. Se mencionó algo en cuanto a los instrumentos reflexivos, que entendían que estaban bien pero tal vez no en estos porcentajes, así como ejemplos de países en que esta reglamentación no había funcionado. También se hizo referencia a las camperas, que parecen adecuadas pero son para usar en el invierno y en el verano no se pueden exigir.

Creo que la reglamentación se puede mejorar y estamos a tiempo de hacerlo. Si hay propuestas concretas que entiendan que se deben implementar en la propia reglamentación se puede buscar la forma de llevar adelante las distintas inquietudes.

SEÑOR ACOSTA.- Lo que nosotros plantamos en la Unasev fue que la motocicleta cumpliera con la parte reflectiva. En Uruguay todas las motocicletas cuentan con una matrícula de un tamaño considerable que es reflectiva, lo que se suma al triángulo del casco aprobado, que también genera una parte reflectiva. Nosotros preguntamos cómo era el tema, ya que los desconocíamos y pedimos que nos dijeran qué más se le podía agregar a la motocicleta para que fuera visible si ellos creían que no lo era, pero se nos respondió que no sabían. Lamentablemente, no conocíamos cómo era el formato, porque no estamos dedicados a esto; recién ahora nos empezamos a mover y estudiamos el tema. Planteamos una alternativa a la parte reflectiva -tema que tiene más claro Alejando Loza-, y propusimos que estuviera en la motocicleta. Si nos dicen que tenemos que ponerles determinados elementos, no hay problema; vamos a llegar a un acuerdo. Nosotros somos los principales interesados en no tener accidentes en la vía pública; yo no me quiero dar contra una pared para después decir: "Tenían razón. Si hubiera tenido un chaleco no pasaba nada". Pero estamos convencidos de que no va a ser así y de que el chaleco realmente no sirve; complica mucho la conducción de una motocicleta cuando hay viento y este lo destroza, porque está hecho para trabajar con una pala o de otras maneras, pero no para andar en carretera. Por lo tanto, el chaleco complica muchísimo y significa un riesgo.

SEÑOR LOZA.- Nos quedamos con una duda grande y refiere a la veracidad de todo esto. ¿Cómo se llega a estos resultados? Nosotros estamos convencidos de que esto fue un error general.

El compañero argumenta que entre perder algo de libertad o su vida, prefiere la vida. De por sí, nosotros somos representantes de la libertad. El tema es que se alega que nos desconocían.

La mayoría de los motociclistas tenemos libreta G3 porque todos tienen motos de alta cilindrada. Los porcentajes de libreta G3 deben ser bastante grandes en comparación con los de las libretas amateur; además, las libretas G3 deben tener una antigüedad previa al otorgamiento.

Acá, el hecho de desconocer no implica seriedad al momento de tomar estas medidas. Los conductores dicen: "No lo vi" o "Cuando quise acordar lo tenía encima". Creemos que no es serio que se diga que nos desconocen y que no tuvimos participación en eso. Todos formamos parte de un registro de conductores.

Creemos que esto debe ser revisado nuevamente. Nosotros tenemos libretas profesionales. Acá hay que empezar a rever los permisos de conducir. La propuesta es que se empiecen a desmenuzar las causales de las estadísticas, porque no son serias. No es serio que nos digan que nos desconocían. No es seria la medida, y tiene argumentos en contra. No sabemos por qué se aplica una medida que fracasó en otros países y que fue implementada por motivos de clima y sociales peligrosos, como en Colombia, con asesinatos y otras cosas que acá no existen. Nosotros tenemos un clima benévolo, a no ser las condiciones de niebla, etcétera.

Estamos de acuerdo en que las cosas reflectivas funcionan en condiciones de baja visibilidad, niebla o por faltante de elementos reglamentarios y propios de las motos. Entonces, proponemos hacer campañas y enseñar a la gente sobre el uso de reflectivos. Todo aquel que quiera usar un chaleco y que se sienta seguro, podrá hacerlo.

Se habla de libertades, pero no se puede imponer esto y llevarlo a cabo por medio de sanciones y de multas; ese no es el camino. Existen multas para no tomar, para no manejar bajo sustancias tóxicas. Hay multas importantes por manejar alcoholizado pero no hay una ley que diga que en todos los lugares donde se expenden bebidas alcohólicas debe haber un equilibrio entre las marcas y las variantes de cerveza sin alcohol, por ejemplo. Entre nosotros, se ha dado el caso de tomar cerveza sin alcohol.

Nosotros decimos que el chaleco no sirve, y eso está demostrado. Se maneja la prohibición de las mochilas, de los bolsos y de cualquier otra cosa que se cruce por encima de las bandas reflectivas. La ley es muy confusa y la reglamentación recién se está haciendo. Entonces, hay que tener en cuenta que la verdadera solución a la reflectividad son las bandas en los brazos y en las piernas, en lugares donde no se puede obstruir.

Las únicas medidas alternativas para tomar son las que todos sabemos; hay que tratar seriamente este tema. Debemos generar estadísticas reales y desmenuzar las causales. Con esta ley hacemos responsables directamente a los motociclistas, más allá de que se reconoce que no somos los únicos culpables. Eso no es justo.

SEÑORA GARCÍA.- En Australia, por ejemplo, cuando una persona empieza a manejar una moto se pone un chaleco para que todos los automovilistas o motociclistas sepan que es novata; esa es una buena alternativa. Esto va de la mano con la educación vial. Si yo soy novato, no puedo tener una Kawasaki 1000; todo debe ir paulatinamente, algo que no se da en Uruguay. Si uno estudia el librito, puede sacar la G2.

Como bien se decía, debido a la baja de costos, hay gente que deja la bicicleta y se compra una moto; eso se da en el Sunca, sin menospreciar a nadie. Así como estuvieron arreglando la calle, salen con el chalequito como locos. Uno ve cómo están vestidos, cómo están organizados. Esa gente no estudió la reglamentación; esa gente dobla y no hace ningún amague, ni siquiera sabe cómo tiene que levantar la mano. Es por ello que hay tantos accidentes.

Hay políticas de otros Estados primermundistas que se pueden estudiar y llevar a cabo. Uruguay tiene que estudiar las normativas de otros países que han dado resultados y que tienen muy pocos accidentes de tránsito. Me parece que la solución pasa por ahí: que la Comisión busque información.

Cuando uno compra una moto en Australia, tiene que ir a un lugar especial donde le dan clase; no puede sacar la libreta sin haber pasado por esa escuela, que no es paga: es del Estado. Después, cuando le dan la libreta, le dan el chalequito por dos años, mientras son novatos, y así empiezan a sacar el chaleco. Hay lugares en los que se está poniendo esta reglamentación y en los que se enseña.

En este país las calles están horribles, hay pozos por todos lados, y en la noche las luces no son buenas. La gente se puede comprar una moto porque el precio es muy accesible, pero no cumple con las reglamentaciones; no le importa si tiene luz o no, si lleva niños, si los chiquitos llevan casco o no.

Queremos seguir teniendo libertades, pero la vida es muy importante: yo quiero llegar a casa donde tengo a mis hijos. Quiero trabajar y salir a disfrutar de la ruta, pero también volver a mi casa.

La campera que llevo puesta tiene reflectivos; viene de otros lados, no las hacen acá. Esta la compré en Argentina, aunque tampoco las venden allá. Pero además de reflectivos tiene color rojo; en Europa se pide que no sean de un solo color porque al tener un espacio de color, el ojo humano ve más.

Las bandas reflectivas que proponemos son para colocar en los brazos porque un automovilista las ve: dan un espacio de 360 grados. Las bandas reflectivas en las piernas no molestan a nadie. Los automovilistas tienen que llevar una baliza por si se queda en la ruta; nosotros llevamos las bandas reflectivas, que serían una buena opción para la noche si nos quedamos en la moto, porque las podemos poner en cualquier lado; de muñequera, por ejemplo, o adentro de las valijas. En verano, si queremos andar de remera, las bandas reflectivas serían una buena opción cuando salimos a la ruta.

Capaz que debemos traer estas opciones en otro momento, bien escritas y analizadas. Lo que veníamos a explicar era por qué nos negamos al chaleco, por qué pensamos que están equivocados. Capaz que suena muy frío eso de que nos sentimos un poco molestos porque ustedes no nos conocían, pero hay Intendencias que han generado moto encuentros de tres días -generalmente, viernes, sábado y domingo-, durante los cuales le han dado vitalidad al pueblo.

(Diálogos)

——Entonces, sería bueno que lleguemos a un acuerdo antes de que la reglamentación esté vigente. Acá nadie viene a pelear ni a mostrar cuántos kilómetros tiene. Si quieren saber los kilómetros que tenemos, van a quedar impactados: tenemos muchos; hemos recorrido América con frío, con lluvia, con calor. Pero no estamos acá para sacar la credencial de cuántos kilómetros tenemos recorridos: estamos tratando de que no haya personas que salgan del trabajo y no vuelvan a sus casas. Yo no quiero que me fracturen un brazo o una pierna, y mucho menos que me maten. Creo que tanto el "delivery" que anda en una Honda 50 como el que anda en una Kawasaki 1000 tiene el mismo derecho: todos queremos volver a casa.

El "No lo vi" es fácil. Si como automovilista le digo a un Juez: "Iba distraído", o "Iba discutiendo con mi señora por las compras", "Iba hablando por teléfono", o "Estaba en otra", me lleva preso. Entonces, ¿qué hace? Dice: "No lo vi", para que la pena sea mínima. ¡Vamos a ser justos!

Soluciones puede haber. Es lamentable que no hayamos venido antes, pero tampoco fuimos invitados.

SEÑOR ACOSTA.- Quiero agradecer a la Comisión porque es la primera vez que siento que se nos escucha seriamente y se nos toma en cuenta para tratar de mejorar algo.

Quizás la forma de expresarnos no sea la más adecuada, ya que no estamos acostumbrados a esto, pero queremos que esto sea para mejor y que ganemos todos. Creo que podemos hacerlo si logramos que muera menos gente en las rutas. Los números que se manejan en las estadísticas corresponde a gente que anda en moto como nosotros; son parientes o hijos de alguien y no solo números.

No sé si sabían que en Uruguay es prácticamente ilegal aprender a manejar en moto; no hay una ley que permita enseñar a otra persona a manejar una moto. Si bien hay coches escuela, no hay motos escuela. Desde el momento en que uno empieza a manejar una moto, se está violando la ley. Las academias enseñan que hay que parar en el semáforo, que hay que respetar la luz roja, pero no salen a dar una vuelta con uno como en un auto para explicar cómo se maneja. No se puede andar en una moto con otro atrás. O sea que arrancamos mal, porque si no le permitimos a la gente que aprenda a manejar una moto o que se le enseñe correctamente las cosas como son -por ejemplo, que una motocicleta liviana puede frenar hasta determinado punto-, no le podemos exigir que sepa. Por eso la mayoría de los accidentes son con motos chicas: el frenaje no es el mismo que el de una moto grande, y la respuesta para salir del inconveniente tampoco es la misma. Hay muchas cosas a tener en cuenta a la hora de armar una ley como esta, que nos involucra a todos. No es lo mismo manejar un tipo de moto que otro tipo; no es lo mismo manejar en ciudad que en carretera.

Otra cosa que no tenemos en Uruguay es control de calidad. Tenemos una ley que obliga a las motocicletas a andar todo el día con la luz prendida, pero no hay un control de calidad que no permita a las marcas de motocicletas colocar faroles delanteros de plástico, que si uno les pone una lámpara que alumbre bien, se derrite el farol a las tres horas. Entonces, la gente le pone una luz para zafar de la multa, pero no alumbra. Esas son las cosas que hay que controlar y no ponerle un chaleco a la persona.

Otro problema son los "mosquitos", que andan a 80 kilómetros por hora, pero siguen teniendo frenos de bicicleta. ¡Y eso es legal! De arranque no se debería haber permitido que entraran, pero acá no hay un control de las cosas que entran al Uruguay. Primero las dejan entrar y después, si matan gente, si muere alguien, ahí sí nos preocupamos, pero no hay un control de entrada. No se le pide a las empresas que importan motos que tengan determinada calidad. Entonces, el frenaje no es el mismo, la moto tiene el centro de gravedad muy bajo y a la hora de doblar se endereza; es cuestión de ponerse a analizar estas cosas.

Los que andamos en moto en grupo sabemos que tenemos determinada forma de conducir en carretera. Los que saben menos van en el medio; los que van adelante van previendo los pequeños problemas y se van manejando, porque a ninguno le gusta caerse: queremos llegar al encuentro, pasarla bien, disfrutar y no tener que ir a contar lo que nos pasó y perdernos todo el fin de semana en la puerta de un hospital para ver cómo está un amigo. Y es en los encuentros donde más se enseña a los nuevos a manejarse en moto. O sea que los propios motociclistas somos los que estamos educando a los nuevos a comportarse en la ruta. Los que tienen conciencia preguntan, pero si vemos a uno que está haciendo una macana, le explicamos, porque no solo se va a lastimar él, sino que nos va a lastimar a todos: además de dar una mala imagen de todos, al caerse va a hacer caer a los que vienen atrás. Entonces, la parte educativa, por el momento, la hace más el motociclismo que el Estado. Me parece que la mano viene por la educación.

Nosotros estamos totalmente abiertos a cualquier tipo de pregunta o de sugerencia, porque la idea es que esto salga y que todos estemos contentos.

Las bandas reflectivas en los brazos o el chaleco -capaz que no quedó muy claro lo que dijimos al respecto- deben ser una alternativa a la hora de que los motociclistas no tengan luces o se les rompa la moto en la noche, de la misma manera que los autos tienen que andar con el triángulo por si deben parar en la ruta, pero su uso no debe ser obligatorio las veinticuatro horas. Si una persona tiene que usar determinado tipo de indumentaria, es un uniforme; el motociclista es un conductor, no un vehículo. Por lo tanto, la parte reflectiva debe estar en la motocicleta o en el casco.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- En algunos aspectos no tenemos derecho a compararnos con otros países porque vivimos en Uruguay, donde en la calle hay pozos que son cráteres, hay carteles que están tapados por árboles, hay volquetas en las esquinas, hay lugares donde no hay luz. Entonces, ¿en qué aspectos nos vamos a comparar? No es viable compararnos con otros países porque, lamentablemente, no estamos a la altura.

Nuestra propuesta es que, en caso de ser necesario en la noche. usar como alternativa un par de bandas en los brazos y, si se quiere, en las piernas; no un chaleco. Está claro que hay una ley que respetar; se habla de un chaleco, de una campera o de bandas reflectivas, pero no se dice cómo deben ser ni dónde van a ir las bandas reflectivas. Sería bueno que se adoptara una resolución con la que todos estuviéramos de acuerdo.

¿Por qué no cortamos camino? ¿Para qué estar trabajando de gusto? Si él no sabe barrer un rincón y hay otra persona que lo sabe hacer bien, que lo haga el que lo sabe hacer. ¿Quiénes son los que saben de esto? ¡Somos nosotros! Porque llevamos años en esto y tenemos más información sobre el tema que cualquier otro que opina y nunca se subió a una moto.

Capaz que estoy siendo drástico y un poco grosero, pero creo que la situación lo amerita porque es mi vida y porque quiero llegar vivo a casa, pero no con algo que no funcione; quiero que se establezcan medidas que realmente funcionen. Solo con la obligación de usar las bandas no vamos a solucionar el problema, porque seguirá habiendo accidentes. Entonces, vayamos a la raíz: gastemos un poco de plata. ¿Cuesta largar un peso para algunas cosas? A mí me molesta gastar plata en vano, pero esto no es en vano. ¿Por qué le tengo que decir a alguien que gaste dinero en un chaleco que no le va a servir, si por la experiencia de otros países ya sabemos que no funciona? ¿Por qué no sacamos un poco de plata de nuestro bolsillo y brindamos educación al pueblo? ¿Por qué no instalamos lugares donde la gente aprenda a conducir como corresponde? ¿Por qué no usamos los medios de comunicación para brindar educación a la gente? En otras épocas, en un canal de televisión se daba información al respecto.

Sepan que si esto nos va a salvar la vida, voy a luchar hasta el final; no me voy a quedar solo con venir acá. Voy a luchar para que mi vida siga como más o menos la vengo llevando hasta ahora y para que mis hijos conduzcan una moto con seguridad. Por eso me gusta enseñar -como a todos nosotros- en los encuentros; al salir enseñamos a la gente cómo debe conducirse en el tránsito. ¿Por qué tenemos que ser cuatro gatos locos y no podemos abrir el abanico? Ustedes tienen la posibilidad de hacer que esto tenga una llegada en masa. Ya es hora de ponerse la camiseta o las pilas para hacer las cosas como se debe y no seguir generando dinero con multas y otra clase de recaudos inútiles.

Sería bueno que repensaran esto. Quizás lo hagan; por algo estamos acá. Sé que nos están prestando atención y les agradezco mucho. Vamos a educar a la gente.

SEÑOR POZZI.- Precisamente, el hecho de que estemos intercambiando con ustedes tiene que ver con eso. El Parlamento ha hecho muchas cosas; por ejemplo, votó la Ley N° 18.191, que fue la primera Ley de Tránsito. Además, se realizó un foro en el que participaron todos los que tenían que ver con el tránsito, pero no tuvimos contacto con ustedes. Ese foro duró un día completo y cada uno habló cinco minutos; si hubieran hablado diez minutos no habría alcanzado el día. Todo el mundo participó hablando sobre la Ley de Tránsito, pero no tuvimos conocimiento de ustedes. Ninguno de los que participaron en el foro -que andaban en autos, motos, camiones, en ferrocarril- mencionó estos grupos. Nosotros no sabíamos de su existencia. Indudablemente existen porque están aquí, pero hasta hace dos días, ninguno de los que estábamos en la Comisión sabía de su existencia. Por eso no fueron convocados aquí.

Mientras se estaba tratando el proyecto de ley, se hicieron publicaciones de prensa, reportajes en diarios, revistas y televisión, con referencia a este asunto. Todo el que quiso venir a hablar, solicitó audiencia y participó, manifestándose a favor o en contra.

Además, la ley no habla solo del chaleco, sino de muchos aspectos más, también con respecto a las motos. El chaleco es un elemento más entre muchos.

Lamentablemente, no sabíamos de la existencia de estos grupos. Esa es la verdad. Si hubiéramos sabido, los habríamos convocado para tener este intercambio antes de que la ley fuera aprobada.

Entendemos la posición que sostienen en el sentido de que esto no va a servir para nada, pero sabemos que hoy, sin chaleco, la gente se está matando como moscas. Antes de esta ley, la gente se mataba como moscas.

Podemos desconocer algunos aspectos -yo nunca me subí a una moto ni lo voy a hacer, porque no me gusta; ando en ómnibus y manejo ferrocarriles de 1.200 toneladas-, y por eso, escuchamos a la gente que viene aquí a explicarnos. Teniendo en cuenta lo que dicen los expertos y gente como ustedes, que vive en el tránsito, tratamos de arribar a una conclusión.

Para que esta reunión sea productiva, pedimos que nos escriban una alternativa, porque la ley ya fue aprobada, está vigente y se va a reglamentar. Entonces, teniendo en cuenta la posición que sostienen, solicitamos que se ponga arriba de la mesa una alternativa. Eso es lo constructivo que se puede sacar; de lo contrario, no sacaremos nada en limpio.

Si la alternativa es poner bandas reflectivas en brazos y piernas, se habla y se consulta al respecto, determinando si deben o no usarse en forma permanente. Siempre está abierta la posibilidad de discutir y de agregar elementos, pero debemos tener alternativas.

Quizás en unos años tengamos que decir que esta disposición no funcionó, pero ahora, que la ley todavía no ha entrado en vigencia, la gente se está matando por ahí.

Por supuesto que las campañas son importantes y sabemos que hay voluntad de hacerlas; también sabemos que se debe educar a la gente y que esa educación debe ser incorporada. La ciudad es chica y tiene muchos problemas, pero con eso debemos vivir, tratando de que las cosas funcionen mejor. A veces es mucho más rápido el deterioro que los recursos para arreglarlo. Ese es un aspecto que también debemos tener en cuenta.

Como conductor y como peatón, uno sabe perfectamente que hay contenedores mal ubicados, que hay gente que para sus camiones en las esquinas, no permitiendo que se vea nada. Lo sabemos. Para solucionar esto, precisaríamos un cuerpo inspectivo

cuarenta y cinco veces más grande del que tenemos y que, además, no recibieran algún puñetazo cada tanto.

Queremos sacar algo constructivo de esta reunión. Si nos envían una solución, sugiriendo bandas reflectivas en los brazos, patentar las camperas u otras opciones, intentaremos incluirlas en la reglamentación o en la ley, incorporándolas por medio de modificaciones. Ello requerirá que sea votado, pero si todos estamos de acuerdo en que un elemento es mejor, nadie se opondrá. Les solicitamos que nos envíen una alternativa sobre la cual podamos discutir. Después, veremos si a partir de ello se genera una reunión con la Unasev.

Lo que podemos hacer en el Parlamento es aprobar o no una ley; podemos tener cierta capacidad de influir en la reglamentación, pero de todo lo demás se encargan otros organismos, no nosotros.

Si se comprometen a enviarnos algo, veremos cómo podremos dar una mano a efectos de que todas las partes queden contempladas.

SEÑOR ACOSTA.- Estamos totalmente abiertos a dialogar. No venimos a decir que tenemos la razón y que somos más que nadie.

Creemos que sería bueno aportar, al igual que ha hecho mucha gente. En ese sentido, nos gustaría saber cómo hacer que esas normas mejoren.

Lo que expresamos con relación a las bandas o a implementar que la motocicleta tenga una parte reflectiva, ya fue hablado no solo como clubes o como grupos, sino en un colectivo de gente; siempre nos juntamos en la rambla y todos los que quieren participar pueden hacerlo. Nosotros no representamos a un club o a un grupo.

SEÑOR POZZI.- Quizás, lo que debemos hacer es determinar excepciones para la gente que tiene la libreta categoría G 4, que es la que tienen los conductores de vehículos de esta cilindrada. A la otra barra, que maneja una motito diferente y andan de la manera que andan, se le deberán establecer disposiciones diferentes. Quizá se deba sectorizar.

En vez de oponerse al chaleco, que ya ha sido dispuesto, quizá se deban establecer otros elementos.

Los que están en un estadio diferente, que ya tuvieron una Honda 50 y una Kawasaki 125 y ahora tenemos una Yamaha 1.000, y no se están dando piñas por todos lados, quizás precisan algo diferente a un chaleco.

En vez de ir contra las disposiciones, envíen alternativas; ustedes, como conductores de este tipo de vehículos que no es el más común, expliquen qué les complica y con qué se puede sustituir.

SEÑOR ACOSTA.- A efectos de sustituir el chaleco como indumentaria, se podría hacer que la motocicleta cumpliera con ciertas pautas. Se podría establecer, por ejemplo, que la motocicleta, vista de atrás y de adelante cumpla con determinada reflectividad.

SEÑOR POZZI.- Envíen algo por escrito con aquellos elementos que los están afectando.

Voy a volver a citar el ejemplo que mencioné. No pedimos que la bicicleta deportiva, de media carrera o de carrera, en la que un muchacho sale a pedalear, tenga timbre.

No sé cuántas personas están en una situación similar a la de ustedes, pero se trata de una situación especial: son gente que dedica su vida a la moto. Otros usan la moto como transporte.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se han planteado aspectos muy interesantes, como la diferenciación del uso del chaleco entre los novatos y las distintas categorías de libretas.

Sabemos que también se está trabajando con el Congreso de Intendentes a efectos de que cuando se obtenga una moto inmediatamente se tenga que empadronar y de que no se puedan vender en un supermercado, como sucede ahora. Se está trabajando en diferentes niveles.

Considero que algunas de las propuestas que han planteado son muy interesantes; solicito que nos las hagan llegar por escrito.

(Diálogos)

SEÑOR LOZA.- En realidad, nosotros no sabemos cuántos somos. En las reuniones a las que se nos convoca en todo el país somos algunos miles. Para hacer un cálculo estimativo, habría que analizar esos datos y hacer un relevamiento de cuántas libretas de categoría G3 se han otorgado en plaza.

SEÑOR ACOSTA.- Teniendo en cuenta que se va a instrumentar la libreta por puntos, se podrían determinar las exigencias de las distintas libretas, a efectos de que los motociclistas que están calificados, que tengan determinado tiempo de conducción no tengan que usar los chalecos.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de la delegación.

Se levanta la reunión.

≠